L'APPROCHE REGLEMENTAIRE DU QUEBEC EN MATIERE DE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

GILLES GONTHIER

DIRECTION DU TRANSPORT ROUTIER
DES MARCHANDISES

SEPTEMBRE 1984

Table des matières

Avant-propos..... 3

Introduction..... 5

I Le cadre réglementaire québécois..... 7

A) L'origine..... 7

B) L'approche..... 8

C) Les objectifs..... 10

D) L'entrée de [illegible]e marché..... 11

II La synthèse de l'Ordonnance générale sur le camionnage..... 15

A) Le champ d'application..... 15

B) La structure des permis..... 16

1. Les classes de permis..... 17

2. Les services possibles..... 18

3. Les autres permis distincts..... 24

III Les connaissements..... 29

IV Les taux..... 33

V Le transfert des permis..... 37

VI Le transport de produits nommés..... 41

VII Le transport interfiliale..... 43

VIII Les principes de la réglementation économique du Québec.... 45

IX Résumé des amendements réglementaires depuis 1980..... 47

Conclusion..... 52

Les adresses utiles..... 54

Annexe: la Loi no. 5 (EXTRAITS)..... 55

N.B.: MISE A JOUR SEPTEMBRE 1984.

Avant-propos

A plusieurs reprises, j'ai été à même de constater qu'il n'existait aucun document de base, de vulgarisation, de synthèse ou autre, portant sur le transport routier des marchandises générales pour compte d'autrui au Québec. Inévitablement, référer mes interlocuteurs aux seuls textes législatifs ou réglementaires ne pouvait être satisfaisant sans fournir au préalable des explications.

Le présent document ne peut d'aucune manière être considéré complet mais devrait suffire pour répondre à certaines questions ou du moins, pour les orienter de façon plus précise. Il s'adresse d'une part, à un public averti, les transporteurs et d'autre part, à ceux qui n'ont pas ou peu de connaissances dans le domaine du transport routier des marchandises que ce soit des étudiants en transport, des organismes publics et privés ou encore, des expéditeurs.

Le texte met l'accent sur le contenu réglementaire en évoquant l'origine de la réglementation, les objectifs du système actuel et les principes économiques sur lesquels reposent l'intervention de l'Etat dans le secteur d'activité du transport routier des marchandises. Il ne saurait être question ici du bien-fondé ou non de cette intervention; ces propos tiendraient plutôt de l'analyse économique.

En cas de référence pour interprétation ou complément d'information, il faut consulter les textes officiels de la loi et des règlements mentionnés dans le document.

Introduction

Le Québec, tout comme l'ensemble des juridictions nord-américaines, est intervenu à un moment donné pour réglementer le transport routier des marchandises. Cette intervention n'était pas en soi très différente de celle des états voisins. Elle avait pour but entre autres, de permettre une desserte équitable de tous les expéditeurs répartis sur un vaste territoire et soutenir le développement régional.

Cependant, nous vivons maintenant dans un contexte de remise en question de la réglementation économique. A ce titre, les Etats-Unis donnent le tempo; pensons seulement à la déréglementation des services de transport aérien en 1978, et à la déréglementation partielle du transport routier des marchandises en juillet 1980.

Sous l'effet de la conjoncture économique, l'industrie québécoise du transport routier des marchandises fait face à une concurrence de plus en plus vive. Aussi on constate que devant la diversité croissante des besoins des expéditeurs, une diversité comparable de moyens de transport doit être à leur disposition pour satisfaire de tels besoins. Ces éléments sont donc à l'origine de la réflexion qui s'est intensifiés ces dernières années en vue de réviser notre réglementation.

Pour arrêter de nouveaux choix réglementaires plus pragmatiques et plus près de notre réalité socio-économique, un colloque-consultation s'est tenu les 31 mai et 1er juin 1982. L'ensemble des intervenants a alors convenu que le Québec devait continuer à trouver son intérêt à l'intérieur des structures existantes mais que des assouplissements s'imposaient pour tenir compte du nouvel environnement.

Les pages qui vont suivre présentent les grandes lignes de la démarche du Québec en matière de réglementation économique du camionnage général de même que la toile de fond qui sert de règle du jeu. Cette présentation intègre au schéma les amendements réglementaires les plus récents.

Plusieurs indices laissent croire que la simplification réglementaire ne fait que débuter. En m'appuyant sur ces faits, je tenterai de faire ressortir les tendances que pourront prendre les changements dans l'avenir.

Nous verrons donc successivement: le cadre réglementaire dans lequel se place le Québec, la structure actuelle des permis de transport, le système tarifaire en vigueur, le transfert des permis, la réglementation qui distingue certains produits, la position du Québec à l'égard du transport interfiliale, les principes qui supportent notre réglementation et enfin, un résumé des amendements passés depuis 1980.

I Le cadre réglementaire québécois

A) L'origine

La première réglementation spécifique dans le domaine du transport routier contre rémunération remonte à 1951. L'Etat québécois est alors intervenu dans le but de protéger l'industrie naissante du camionnage et pour favoriser la croissance d'entreprises locales. Les principes de base de cette première réglementation se résument au contrôle de l'entrée dans l'industrie par l'octroi d'un permis, au contrôle des pratiques tarifaires et au contrôle de la qualité du service. En somme, le transport est associé à une entreprise de service public plutôt qu'à une industrie.

Bien que de nombreux changements réglementaires soient survenus au fil des ans, ces principes originaux se retrouvent toujours dans la réglementation actuelle. Cependant, le rôle du Gouvernement fait maintenant l'objet de pressions pour qu'une réévaluation du cadre réglementaire soit entreprise afin de donner un second souffle au transport routier. On exige par exemple que les orientations et les politiques tiennent d'avantage compte des besoins des expéditeurs et des réglementations des états voisins.

B) L'approche

Si dans le passé de simples ajustements suffisaient à la réglementation pour maintenir la croissance ordonnée de l'industrie du camionnage, aujourd'hui l'état de la situation commande davantage. C'est la forme d'intervention même de l'Etat qui doit être repensée. Mais quelle approche prendre? La réponse n'est pas facile car la solution est parfois fort différente d'un intervenant à l'autre. Les modèles de nos voisins peuvent nous inspirer mais ne sauraient être repris intégralement au Québec.

Ainsi, entre l'intensification de la réglementation et son élimination, une option médiane adaptée aux besoins véritables de notre économie peut exister. C'est d'ailleurs à ce constat qu'en est arrivé l'ensemble des intervenants lors du colloque-consultation en 1982.

La grande étendue du territoire québécois appelle à la prudence dans le choix à faire. En effet, notre économie est sensible aux coûts de transport en raison de nos disparités régionales importantes. Toute politique québécoise qui aurait pour conséquence de rendre plus vulnérable les centres éloignés des milieux de production et de consommation serait vouée à l'échec.

Nous devons donc partir du système en vigueur en cherchant à faire jouer davantage certaines fonctions propres aux mécanismes du marché. Le Gouvernement a le devoir d'établir des règles propices au développement de services de transport publics efficaces et rentables. Le Québec est conscient des changements qui se dessinent dans les autres provinces et aux Etats-Unis mais il est également soucieux de ne pas créer d'instabilité au sein même de son industrie du transport routier des marchandises.

En ce sens, l'approche du Québec est axée sur une méthode évolutive; la concertation étant à la base de la simplification qui s'amorce. Le modèle réglementaire retenu est donc dynamique et le processus de consultation permanent devrait faire en sorte qu'il s'ajuste au fur et à mesure à la situation. Un certain nombre d'années sera nécessaire pour compléter dans l'harmonie la transition entre le cadre réglementaire actuel et un système plus flexible tant pour les expéditeurs que pour les transporteurs.

C) Les objectifs

Le présent cadre réglementaire vise à réaliser les objectifs suivants pour le Québec:

1. la croissance, l'efficacité, et la fiabilité du transport public des marchandises pour un meilleur rapport qualité/prix;

2. le rapprochement entre les transporteurs autorisés et les expéditeurs pour permettre la conquête et la conservation des marchés tant extérieurs qu'intérieurs;

3. l'augmentation de la part relative du transport public par rapport au transport privé sous toutes ses formes;

4. l'amélioration de la productivité des transporteurs publics en permettant une meilleure utilisation des ressources humaines et matérielles.

La réalisation de ces objectifs repose sur des assouplissements progressifs de la réglementation en faveur des actuels détenteurs de permis afin qu'ils desservent mieux leur clientèle et avec le moins de contraintes possibles. La première étape a été réalisée à l'automne 1983 en facilitant notamment le transport à contrat par de nouvelles formules de permis.

Cette simplification de la réglementation sera poursuivie de concert avec les transporteurs et les expéditeurs tout en tenant compte du contexte québécois de même que des impératifs de la conjoncture économique. Parallèlement à cette démarche, le Québec privilégie avec ses partenaires commerciaux des formules de réciprocité en matière d'immatriculation pour diminuer la complexité des exigences propres à chaque juridiction. Tout en reconnaissant l'autonomie de ces autres juridictions, le Québec veut tendre vers un système qui soit le plus compatible possible avec ses voisins.

D) L'entrée dans le marché

Toute entreprise désireuse de faire du transport contre rémunération doit détenir un permis à cette fin de la Commission des Transports du Québec. Cependant, c'est le Gouvernement

en vertu de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapître T-12), qui détermine les activités qui requièrent un permis de même que les classes et les catégories de permis. Il va de soi que l'obtention d'un permis entraîne l'obligation de donner le service au public ou à l'expéditeur désigné.

L'Ordonnance générale sur le camionnage (c.T.-12, r2) établit les règles du jeu pour l'obtention d'un permis de transport. L'esprit initial de cette ordonnance était d'assurer des services de transport routier dans toutes les régions du Québec et celà n'a pas changé. Le contrôle à l'entrée repose toujours sur la preuve de nécessité publique.

La Commission des Transports du Québec est obligée de considérer l'intérêt public au moment d'accorder un permis ou un droit additionnel. Ni la Loi ni les règlements n'indiquent la nature des preuves requises pour obtenir un permis. Par contre, la pratique fait en sorte que la démonstration de la nécessité du service proposé revient au futur transporteur. Bref, le demandeur doit prouver qu'il peut offrir le service désiré et que les entreprises en place n'offrent pas ce service ou ne sont pas en mesure de le donner de façon convenable.

Cependant, le contexte fait en sorte que les critères économiques prennent de plus en plus de place dans les décisions. D'ailleurs, le nouveau mandat de la Commission en est un économique, c'est-à-dire davantage tourné vers les besoins des expéditeurs.

Pour les fins de la compréhension, on peut diviser la preuve à faire en deux groupes: les permis réguliers et les permis à contrat. Dans le premier cas, les critères retenus peuvent être les suivants:

1) le volume des marchandises transportées;
2) la rapidité du service demandé;
3) les besoins particuliers de l'expéditeur;
4) la capacité financière du demandeur;
5) la perturbation possible sur les services de transport existants;
6) la nécessité d'obtenir le permis équivalent dans les autres juridictions pour les mouvements extraprovinciaux;
7) l'utilité du nouveau service pour le public en général;
8) l'incidence du permis sur l'équilibre du mouvement.

En ce qui a trait aux permis à contrat, les preuves à fournir sont moindres. Elles se résument aux critères suivants:

1) le contrat constitue une activité rentable pour le transporteur;
2) le service donné n'est pas de nature à affecter les opérations des détenteurs de permis de transport général;
3) les taux prévus sont justes et raisonnables.

II La synthèse de l'Ordonnance générale sur le camionnage

A) Le champ d'application

L'Ordonnance générale sur le camionnage (R.R.Q. 1981, chap. T-12, r.2) sert de règle au transport contre rémunération mais ne s'applique pas:

1° au transport pour compte propre:

2° au transport visé par l'article 11 de la Loi sur les produits laitiers et leurs succédanés (L.R.Q., chap. P-30);

3° au transport de produits pétroliers transportés par un véhicule citerne d'une capacité maximale de 18 200 litres et muni d'un compteur;

4° au transport visé par le Règlement sur le transport des déchets (R.R.Q. 1981, chap. T-12, r. 16);

5° au transport de pierre à chaux broyée ou de marne devant servir à l'amélioration des sols;

* 6° au transport de fleurs à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles;

* 7° au transport d'animaux vivants intra-provincial sur une distance de 275 kilomètres ou moins.

Depuis le 1er septembre 1983, ladite Ordonnance générale définit le transport pour compte propre aux conditions suivantes:

* 25 juillet 1984

1° la marchandise transportée doit appartenir à celui qui effectue le transport ou avoir été vendue, achetée, produite, transformée ou réparée par lui ou avoir été prêtée, empruntée, donnée ou prise en location par lui pour fin d'utilisation dans le cadre de son activité principale;

2° le véhicule utilisé pour le voyage doit appartenir à celui qui effectue le transport ou être à son usage exclusif à l'aller et au retour;

3° celui pour le compte de qui s'effectue le transport doit être soit le conducteur du véhicule soit l'employeur, au sens du Code du travail (L.R.Q., chap. C-27), du conducteur de ce véhicule;

4° le transport ne doit constituer, pour celui pour le compte de qui il s'effectue, que l'accessoire ou le complément de son activité principale.

B) La structure des permis

Le permis de transport peut prendre diverses formes dépendant de la nature du service offert et du type d'exploitation qui est fait. Un détenteur de permis peut être titulaire de permis de classes différentes au nombre de trois et d'un ou de services de transport au nombre de

six. En d'autres mots la classe décrit le genre d'activité et le service délimite le lieu géographique d'exploitation.

1. Les classes de permis

Transport général

Un permis général de transport autorise le transport de marchandises diverses. C'est le type de classe de permis que la majorité des transporteurs du Québec possède.

Transport restreint

Un tel permis limite le détenteur au transport de certaines marchandises seulement ou au transport par équipement spécial ou encore pour le compte d'un ou de plusieurs expéditeurs. Tous les permis spécialisés tels que transport par fardiers, par véhicules-citerne, par véhicules-blindés ou en déménagement sont par leur nature, des permis restreints.

Permis de courtier en transport

Un détenteur de permis de transport général et spécialisé peut agir comme courtier et émettre des connaissements couvrant un transport au-delà des limites de la route ou du territoire qu'il est autorisé à desservir par son permis. Il ne s'agit pas en l'occurrence d'un permis de courtier au sens ou on l'entend normalement, cette activité n'étant pas réglementée. Le permis dont il est question ici n'est valide qu'entre transporteurs routiers autorisés sauf pour le service local.

2. Les services possibles

Il existe un service urbain prévu par le permis local, et cinq services interurbains: le permis de rayon, de territoire, de route, de route restreinte et de corridor. Une fois qu'un transporteur a obtenu une classe de permis, il doit exploiter ce permis selon la catégorie de services octroyés. En somme, les services sont identifiés par le nom d'une route, le lieu d'origine et de destination d'un mouvement ou par une zone géographique définie.

Service local

Un permis de service local autorise des opérations régulières ou irrégulières d'un point mentionné dans le permis ou de tous les autres points situés dans le rayon de 8.047 kilomètres du point désigné vers tous les autres endroits de ce rayon. (anciennement le rayon de 5 milles). Ce permis accorde le droit de retour sans limite de clients.

Exemple: Transport général - service local - Québec et 8.047 kilomètres. Ce permis accorde le droit de cueillette et de livraison de toutes les municipalités ou villes incluses dans le rayon originant des limites de Québec.

Dans le passé, les transporteurs ont commencé leur service de cette façon pour ensuite l'étendre aux divers services longues distances.

Sauf pour le transport à contrat pour un seul expéditeur, ce permis n'est accordé qu'au transporteur qui a sa résidence ou sa principale place d'affaires à l'endroit mentionné au permis ou dans le rayon de 8 kilomètres de cet endroit.

Services de type interurbain

Les cinq services suivants s'adressent au transport longue distance et un transporteur peut détenir à la fois plus d'un de ces services.

Rayon

Le permis autorise le transport à partir d'un endroit déterminé dans le permis à tout autre point situé dans un rayon donné. Pour éviter l'empiètement sur les autres types de permis, il est accordé dans des circonstances exceptionnelles pour le transport de marchandises générales.

Le permis rayon est généralement utilisé par les transporteurs spécialisés ou pour un service particulier à un expéditeur. Il est restreint normalement au transport de marchandises pour un seul expéditeur par voyage. Les opérations ainsi autorisées sont irrégulières par nature et le droit de retour doit y être mentionné.

Exemple: Transport par véhicule citerne - longue distance - rayon 200 kilomètres de Québec.

Territoire

Le permis autorise le transport entre les endroits situés dans un territoire défini géographiquement, tel un comté. Le but d'un tel permis est d'assurer un service entre tous les endroits d'un territoire où normalement les autres services longue distance ne sont pas suffisants ou ne conviennent pas à la nature d'un type de transport.

Tout comme pour le permis rayon, les opérations autorisées par le permis territoire sont irrégulières par nature. Egalement, il est restreint au transport de certaines marchandises, au transport par équipement spécialisé, ou pour le compte d'un expéditeur.

Exemple: Transport par véhicules blindés - longue distance - Territoire - Province de Québec.

Route

Le permis autorise le transport de marchandises d'un terminus à un autre en passant par la route principale.

Une opération de route ressemble à un service régulier d'autobus. Les opérations y sont définies et généralement la fréquence y est précisée.

Le transporteur détenant ce permis doit obligatoirement satisfaire les besoins du public, qu'il s'agisse de charges entières ou de chargements partiels. Les requérants de service peuvent compter sur des détenteurs de permis de route dans toutes les régions du Québec.

Exemple: Transport général - longue distance - route - de Montréal métropolitain à Québec avec le droit de desservir les endroits intermédiaires entre ces deux points sur la route 132, et retour.

Route restreinte

Ce permis autorise le transport de marchandises d'un ou de plusieurs points de départ à un ou plusieurs endroits désignés. Le but d'un tel permis est d'assurer un service de camionnage à partir d'un ou de points de départ précis vers une autre destination. Comme son nom l'indique, il est plus restreint quant aux services mis à la disposition

du public. Fréquemment, un transporteur étend ses opérations de route avec un permis de route restreinte par transbordement.

La possibilité de donner un service irrégulier, donc sur demande, et souvent la désignation d'un grand nombre d'endroits précis pouvant être desservis, distinguent en quelque sorte les deux types de permis. Quant aux services aux points intermédiaires, ils doivent être inscrits dans le permis comme dans le cas du permis de route. Tout comme pour le service de route, le droit de retour figure maintenant dans presque tous les permis.

Exemple: Transport général - longue distance - route restreinte.
De Trois-Rivières, Louiseville, Berthierville à Montréal, et retour.

Corridor

Le permis s'adresse aux transporteurs étrangers qui sollicitent un droit de passage en territoire québécois. Il autorise le transport d'un point d'entrée au Québec jusqu'à un port de sortie du Québec lorsque les lieux d'origine et de destination des marchandises transportées sont situés à l'extérieur du Québec.

3. Les autres permis distincts

Les permis spécialisés étant par nature des permis restreints décrits en section un, seule une liste en sera donnée ici. Elle comprend le transport spécialisé: d'explosifs et d'articles dangereux; par fardiers; par véhicules-citernes; par véhicules blindés; en déménagement; par véhicules spécialement agencées pour le transport de véhicules automobiles; par contrat; par contrat pour un manufacturier et le permis de voiturage.

Toutefois, il semble important de préciser davantage la nature des permis suivants: le permis de transport par contrat (celui ci-haut), le permis de transport par contrat pour un manufacturier et le permis de voiturage.

Le permis par contrat

Cette formule répond généralement à des besoins particuliers et a pour but de favoriser les services directs entre l'expéditeur et le destinataire. Le permis à contrat s'adresse à toutes les catégories d'expéditeurs en autorisant le transport de marchandises pour le compte d'une personne ou d'une firme précise. Le

droit de retour est automatique pour la marchandise refusée, avariée ou endommagée. Enfin, le prix convenu entre les contractants figure au permis.

Les amendements réglementaires du 1er septembre 1983 introduisent maintenant des dispositions s'appliquant au transport privé via un contrat de transport par remorquage. Ainsi, le Gouvernement reconnaît que des expéditeurs, pour des raisons précises, doivent effectuer eux-mêmes leur transport pour développer leur marché.

Le permis de remorquage à contrat pour un expéditeur s'adresse à l'individu opérant un seul tracteur.* C'est d'ailleurs lui qui doit en faire la demande à la Commission. Un tel permis l'autorise à donner un service devant être effectué au moyen de remorques ou semi-remorques appartenant ou prise en location à long terme par l'expéditeur.

* Voir pages 25 et 26, "le permis de voiturage". Il faut comprendre que les propriétaires-artisans peuvent utiliser deux façons distinctes de travailler.

Le permis à contrat lie l'employé, propriétaire de son outil de travail, en exclusivité à l'expéditeur pour la durée de l'entente. Ce sont les opposants qui doivent dans ce cas faire la preuve que l'octroi du permis serait de nature à affecter les services déjà existants.

Le permis de transport par contrat pour un manufacturier

Ce type de permis constitue en fait une variante du précédent. Il s'agit d'une disposition récente qui remonte au 1er septembre 1983.

L'utilisation de cette formule contractuelle s'adresse d'une façon toute particulière aux actuels détenteurs de permis qui désirent offrir aux expéditeurs de leurs régions un service direct de transport, plus rapide, plus personnel et à un prix négocié entre les participants. Cependant, le permis peut être accordé seulement pour desservir l'usine du manufacturier qui est située à une distance ne dépassant pas 10 kilomètres de l'un des trois terminus désignés par les transporteurs à la Commission des transports comme ses terminus principaux.

Le permis de transport par contrat pour un manufacturier autorise le transport de marchandises générales à partir de l'usine du manufacturier vers tout point du Québec incluant l'accès aux frontières. Un tel permis accorde le privilège au transporteur public, autant de la PME que de la grande entreprise, de suivre le manufacturier sur tous ses marchés. Lors de l'obtention de ce permis, ce sont les opposants qui doivent démontrer à la Commission que le service donné serait de nature à affecter les services de transport général des autres détenteurs de permis.

Le but de cette nouvelle forme de contrat vise à procurer aux manufacturiers un service de transport public plus flexible. De plus, il permet à un fabricant de continuer à faire affaires avec un transporteur de sa région, quelque soit le marché qu'il développe.

Le permis de voiturage

Ce permis de voiturage autorise son titulaire à fournir à un transporteur public un service de remorquage entre des points que ce transporteur est autorisé à desservir. En matière de remorquage public, ce permis facilite le service direct à la clientèle, particulièrement pour les mouvements de longue distance.

Les voituriers-remorqueurs peuvent être liés par plus d'un contrat de voiturage, selon leur disponibilité. Ce permis est validé pour la durée des contrats et ceux-ci doivent faire mention des taux chargés aux transporteurs publics.

Le transporteur public qui utilise ce type de main-d'oeuvre demeure responsable des marchandises transportées tout comme si le transport était effectué par ses propres tracteurs et chauffeurs.

Actuellement, le Québec est la seule juridiction nord-américaine à réglementer l'activité de remorquage pour compte d'autrui ou pour compte propre. Ailleurs, cette fonction est exercée sous le nom de propriétaire-artisan (OWNER-OPERATOR). En fait, les voituriers-remorqueurs n'accomplissent qu'une partie des fonctions du propriétaire artisan qui peut selon la juridiction concernée, contracter directement sans autorisation et fournir parfois l'équipement complet de transport.

III Les connaissements

Depuis le 4 avril 1979, le Règlement sur les exigences applicables aux contrats et connaissements et sur les stipulations minimales que doivent contenir les contrats de transport (c .T.-12 r. 6) remplace les dispositions que l'Ordonnance générale sur le camionnage contenaient à ce sujet. Ce règlement découle des demandes des transporteurs pour que les provinces s'entendent sur le contenu et la présentation d'un connaissement uniforme au Canada. Le règlement est cependant entré en vigueur le ler juin 1979.

Champ d'application.

Le Règlement sur les exigences applicables aux contrats et connaissements s'applique au transport de marchandises effectué en vertu d'un permis délivré sous l'autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (S.R.C., 1970, c. M-14), c'est-à-dire pour le transport extra-provincial ou en vertu de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), c'est-à-dire au transport intra-provincial fait au Québec. Par contre, il n'inclut pas les exceptions suivantes:

1. le transport des biens domestiques usagés;

2. le transport d'animaux vivants;

3. le transport express de colis et de messageries par autobus;

4. le transport de bagages personnels de passagers d'autobus;

5. le transport d'une matière définie comme matière en vrac dans un règlement sur les transports;

6. les cas prévus à l'article 10 du présent règlement (connaissement abrégé) à l'article 10 (transport local) de l'Ordonnance générale sur le camionnage (R.R.A., 1981, c. T-12, r.2);

7. le transport d'automobiles ou de palettes en bois.

Les exigences depuis le 7 octobre 1981.

Il n'y a maintenant plus de formule prescrite mais toutes les stipulations minimales figurant au règlement doivent apparaître dans les contrats de transport. Le transporteur ou son agent de même que l'expéditeur ou son agent ont l'obligation de signer le connaissement dont une copie leur revient. Un exemplaire signé du connaissement accompagne la marchandise jusqu'à sa destination.

Il est possible d'utiliser une formule abrégée pourvu que celle-ci soit fournie par l'expéditeur et qu'il soit convenu entre lui et le détenteur de permis, au recto ou au verso, que

le connaissement abrégé inclus tacitement les conditions minimales du règlement. Un connaissement doit être établi pour chaque chargement et il appartient à l'expéditeur de s'assurer que tous les articles couverts par le contrat sont clairement et distinctement identifiés par le nom du consignataire et par sa destination.

Les conditions de transport.

Voici les vingt (20) conditions de transport reconnus minimales par le règlement:

1. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR.
2. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR INITIAL ET DU TRANSPORTEUR DE DESTINATION.
3. RECLAMATION AUPRES DES TRANSPORTEURS SUCCESSIFS.
4. RECOURS DE L'EXPEDITEUR ET DU CONSIGNATAIRE.
5. EXCEPTIONS.
6. RETARD.
7 ACHEMINEMENT PAR LE TRANSPORTEUR.
8. ARRET EN COURS DE ROUTE.
9. DETERMINATION DE LA VALEUR.
10. RESPONSABILITE MAXIMALE.

11. RISQUES SUPPORTES PAR 1'EXPEDITEUR.

12. AVIS DE RECLAMATION.

13. ARTICLES DE TRES GRANDE VALEUR.

14. FRAIS DE TRANSPORT.

15. MARCHANDISES DANGEREUSES.

16. MARCHANDISES NON-LIVREES.

17. RENVOI DES BIENS.

18. MODIFICATIONS.

19. POIDS DE L'EXPEDITION.

20. MARCHANDISES PAYABLES A LA LIVRAISON.

IV Les taux

Les taux applicables au transport routier des marchandises sont assujettis au Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts de même que par la section III de l'Ordonnance générale sur le camionnage. Dans le premier cas, le règlement édicte les taux et tarifs régis par la procédure de dépôt et dans le second cas, l'Ordonnance détermine les obligations qui sont faites aux détenteurs en matière de taux.

Avant le 20 janvier 1982, toute demande de permis ou demande de modification de permis devait être accompagnée d'une demande de fixation de taux et tarifs. Le Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts a donc pour la première fois introduit au Québec une procédure de dépôt qui est subordonnée aux Règles de pratique et de régie interne de la Commission des Transports.

Ainsi, les taux et tarifs des services fournis dans le cadre de l'Ordonnance générale sur le camionnage sont régis par la procédure de dépôt à l'exception des suivants:

1. le transport général qui fait ou qui fera l'objet d'un tarif fret en tous genres;

2. le transport de boissons alcoolisées dont le commerce doit se faire par l'entremise de la Société des alcools du Québec;

3. le transport routier de fret aérien entre les aéroports de Mirabel et de Dorval et le district du Montréal métropolitain;

4. le transport général de marchandises sur les territoires du Québec métropolitain et du Montréal métropolitain;

5. le tirage, au moyen de véhicules-tracteurs, de maisons, de bureaux ou d'usines sur roues;

6. le transport de maisons, de bureaux ou d'usines;

7. le remorquage de remorques ou semi-remorques;

8. le transport de ménage et d'ameublements usagés; et

9. le ferroutage.

L'objectif du Gouvernement en matière de taux et tarifs vise à ce que le dépôt devienne la procédure usuelle et la fixation, une mesure d'exception. A titre comparatif, précisons que la majorité des autres provinces procède par voie de dépôt seulement.

L'Ordonnance générale quant à elle stipule un certain nombre d'obligations pour qu'un transporteur soit considéré comme opérant aux endroits autorisés dans son permis. Entre autres choses, un transporteur doit rencontrer les exigences suivantes devant la Commission:

1. toute liste de taux doit être datée et doit porter un numéro de série propre au détenteur;

2. la liste de taux doit être signée par le détenteur lui-même ou son mandataire dûment autorisé par procuration;

3. le mandataire est la seule personne habilitée en matière de taux après sa désignation, à moins de révocation;

4. les tarifs concernant un transport vers des localités qu'un transporteur n'est pas autorisé à desservir directement par son permis, doivent recevoir l'approbation écrite du détenteur de permis couvrant un point adjacent, sauf exception;

5. le transporteur doit déposer des taux applicables à tous les endroits et à tous les services couverts par son permis.

V Le transfert des permis

Les articles 41 et 44 de la Loi sur les transports et la section II de l'Ordonnance générale sur le camionnage décrivent les dispositions relatives au transfert des permis. La loi encadre les circonstances dans lesquelles la Commission des Transports doit approuver le transfert d'un permis et l'Ordonnance évoque des aspects à caractère administratif.

La cession, quelle qu'en soit la forme, par un transporteur, de la propriété ou du contrôle d'un moyen ou d'un système de transport qu'il exploite en vertu d'un permis, n'a pas pour effet de transférer ce permis à moins que le cédant ou le cessionnaire de ce moyen ou de ce système de transport ne demande et n'obtienne de la Commission le transfert de ce permis.

Toute personne ou société qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, un intérêt dans les affaires ou l'entreprise d'une personne principalement engagée dans des opérations de transport, doit donner à la Commission un avis

de l'acquisition proposée; cet avis est introductif d'une affaire devant la Commission et celle-ci peut, dans le cadre des règlements, maintenir, modifier ou révoquer tout permis concerné.

L'approbation de la Commission et le transfert d'un permis ne constituent pas une reconnaissance que le prix de vente indiqué au contrat intervenu entre les parties représente la valeur réelle de l'entreprise publique de transport, soit pour fins de fixation de taux ou autres.

Cette approbation n'a pas pour effet de lier la Commission quant aux termes et conditions du contrat de vente ou de cession.

Tous les états financiers, livres de comptabilité, estimations, évaluations ou autres documents du vendeur ou de ses auteurs, seront remis à l'acquéreur et conservés pour être remis à la Commission, lorsque requis.

Au Québec, le transfert des permis est possible sauf exception. Certains peuvent être transférés en rencontrant au préalable des exigences prescrites, d'autres ne le sont pas ou ne le seront plus. Voici cette liste:

1. Le permis de service local et de rayon de 48 kilomètres.

   Un permis de service local ou un permis de rayon d'au plus 48.28 kilomètres (autrefois le permis de rayon de 30 milles), ne peut être transféré à un acquéreur qui n'a pas sa résidence ou sa principale place d'affaires dans la localité d'où origine le service concerné ou dans un rayon de 8 kilomètres de cette localité.

2. Le permis de transport d'explosifs et d'articles dangereux.

   Aucun permis pour le transport d'explosifs ou d'articles dangereux n'est émis ou transféré à un requérant à moins que preuve ne soit faite que celui-ci est bien au courant des précautions à prendre pour le transport et l'entreposage des explosifs et des articles dangereux.

3. Le permis par contrat.

Un tel permis ne peut être transféré ni maintenu dans le cadre de l'article 44 de la Loi sur les transports s'il a été délivré après le 1er octobre 1983. S'il a été délivré avant cette date, il ne pourra être transféré ni maintenu après le 31 mars 1990. Cette disposition ne s'applique pas à une personne physique qui transfère son permis à une compagnie dont elle est propriétaire de plus de 50% des actions.

4. Le permis de transport par contrat pour manufacturier.

Ce permis ne peut être transféré ni être maintenu dans le cadre de l'article 44 de la Loi sur les transports.

5. Le permis de voiturage.

Le permis ne peut être transféré.

VI Le transport de produits nommés

Le lecteur a pu constater au chapitre I que peu de produits échappent à la réglementation au Québec. Le règlement sur le transport de produits nommés correspond, de façon très partielle, à ce que les juridictions voisines désignent sous le vocable de produits exemptés (EXEMPTED COMMODITIES). Généralement, les produits exemptés incluent les produits de la ferme; c'est le cas notamment pour l'Ontario et les Etats-Unis.

Ainsi le règlement dont il est question ici permet l'émission d'une catégorie de permis pour le service de transport de certains produits non reglementés aux Etats-Unis. Le permis s'adresse surtout aux transporteurs étrangers lorsque des produits sont importés au Québec ou exportés du Québec aux Etats-Unis.

Un permis de transport de produits nommés est requis pour chaque camion et chaque tracteur. Il s'obtient en remplissant les conditions suivantes:

1. le requérant doit être domicilié au Québec ou y avoir une place d'affaires;

2. le requérant doit maintenir en vigueur une police d'assurance responsabilité civile, pour dommages résultant de l'utilisation du camion ou du tracteur, d'une couverture minimale de 35 000,00$.

Les produits couverts par ce permis sont:

1. la mousse de tourbe;

2. les légumes ou les fruits à l'exception des bananes et des légumes ou fruits transformés ou gelés;

3. les périodiques.

VII Le transport inter-filiale

La position du Québec pour le transport inter-filiale est à l'effet que le système actuel d'émission des permis ne cause pas de préjudice aux transporteurs privés voulant s'engager dans ce type de transport. En effet, lors du colloque-consultation des 31 mai et 1er juin 1982, il a été reconnu que la Commission des transports avait accordé au cours des dernières années, des autorisations de transport inter-filiales et ce, sans référence au pourcentage de propriété de la société mère. Nonobstant les autres critères de base que la Commission a considérés, le permis de transport inter-filiale est valide en autant que l'expéditrice demeure sous le contrôle du détenteur de permis.

Ainsi, à court terme, le Québec n'entend pas modifier la situation qui prévaut et en conséquence maintient le statu quo sur cette question. Les mécanismes existants sont jugés assez souples pour satisfaire les besoins particuliers des expéditeurs qui veulent assumer leur transport. Le Gouvernement ne vise pas à favoriser davantage le développement du transport privé mais n'a pas l'intention d'y poser des contraintes autres que le permis.

La situation à l'égard du transport inter-filial se compare donc avec les juridictions de l'Ontario et des Etats-Unis qui procèdent par le biais de formules différentes. L'approche du Québec peut être à première vue plus contraignante mais il n'est pas sûr qu'en réalité les mêmes objectifs ne soient pas atteints. Seule une analyse exhaustive, sur la base de quelques années, des avantages et des inconvénients, fournira un éclairage plus complet. Le temps requis à l'obtention du permis, les frais déboursés par les entreprises pour avoir l'autorisation et le pourcentage de propriété ou de contrôle considéré d'une juridiction à l'autre sont des facteurs à retenir pour évaluer un système par rapport à un autre.

VIII Les principes de la réglementation économique du Québec

La réglementation actuelle au Québec se fonde sur les principes suivants:

- la régulation économique laisse une place importante aux forces du marché et à l'initiative des transporteurs publics;

- la priorité aux droits additionnels dans le transport est accordée aux actuels détenteurs de permis;

- la réglementation ne freine pas l'expansion des firmes existantes ou la venue de nouvelles entreprises s'il y a lieu;

- le transporteur public peut desservir un manufacturier sur tous ses marchés;

- la réglementation favorise la desserte des marchés étrangers en fournissant aux expéditeurs des services directs de transport;

- les transporteurs québécois peuvent harmoniser leurs opérations en fonction des besoins du marché.

Bien que la preuve de nécessité publique continue d'être à la base du présent système, tel que souhaité par la majorité, cela n'empêche pas le Gouvernement d'élaborer de nouvelles avenues. L'élimination progressive des contraintes opérationnelles par exemple, doit nous mener vers une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de transport. Cependant, à la suite de la réunion des ministres fédéral et provinciaux des Transports le 31 mai 1984, un mandat a été confié à la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM) en vue d'une réforme de la réglementation de l'industrie du camionnage. Le groupe de travail doit formuler des recommandations s'adressant au camionnage extra-provincial mais il sera difficile de ne pas reformer à la fois le camionnage intra-provincial. Pensons seulement aux critères de l'entrée dans le marché, à l'exemption de certaines marchandises ou encore à la simplification des catégories de permis.

IX Résumé des amendements réglementaires depuis 1980

Le présent chapitre sert d'aide mémoire pour le lecteur et fournit quelques notes explicatives sur le contenu des décrets touchant l'Ordonnance générale sur le camionnage au cours des quatre dernières années.

1980

Décret 1446-80 du 22 mai 1980.

Ce décret introduit une définition du mot "fardier"; en fait ce décret était la reprise de l'arrêté en conseil 1921-74 du 27 juin 1979.

Décret 2926-80 du 17 septembre 1980.

Ce décret précise qu'un permis est nécessaire pour tirer, au moyen d'un véhicule-tracteur, une remorque ou une semi-remorque appartenant à un utilisateur ou à un requérant de service non-détenteur de permis.

Décret 3032-80 du 24 septembre 1980.

1° Ce décret assouplit les règles applicables à l'utilisation de l'équipement appartenant à des non détenteurs de permis et de l'équipement loué à long terme pour favoriser le développement des entreprises de transport et améliorer leur position concurrentielle;

2° il introduit la notion de permis supplétif pour les compagnies opérées par et contrôlées par les mêmes personnes;

3° il autorise l'émission d'un permis de corridor.

1981

Décret 2006-81 du 16 juillet 1981.

Ce décret permet le transport, pour considération pécuniaire, partout au Québec, du bois brut visé dans le groupe 4A du sous-paragraphe i du paragraphe 3 de l'article 3 du "Règlement sur le camionnage en vrac"* pour le public en général ou pour le compte d'un ou de plusieurs expéditeurs.

Décret 2816-81 du 7 octobre 1981.

Ce décret précise que désormais, les exigences applicables aux contrats et connaissements sont régis par l'arrêt en conseil 986-79 du 4 avril 1979 et abrogés de l'Ordonnance générale sur le camionnage. Le décret 2815-81 du 7 octobre 1981 a corrigé l'A.C. 986-79 pour permettre l'utilisation de formules abrégées.

* groupe 4: le bois n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage;

groupe 4A: le bois brut ayant subi les opérations mentionnées au groupe 4 et le sciage longitudinal.

1982

Décret 151-82 du 20 janvier 1982.

Ce décret a supprimé de l'Ordonnance générale les dispositions concernant le dépôt des taux et des tarifs qui sont maintenant contenues au décret 148-82.

Décret 1897-82 du 18 août 1982.

Ce décret a modifié les règles applicables aux permis de transport spécialisé en déménagement pour autoriser les transporteurs spécialisés du Québec à transporter les mêmes biens que dans les autres provinces.

1983

Décret 357-83 du 2 mars 1983.

Ce décret a remplacé l'article 60 de l'Ordonnance par un nouveau texte relativement au déménagement tel qu'il avait été rédigé au décret 1897-82.

Décret 1393-83 du 22 juin 1983.

Ce décret permet aux titulaires de permis de l'Ordonnance générale sur le camionnage le transport de bois de déroulage et des pièces de bois sciées transversalement et longitudinalement, planées ou non, partout au Québec incluant les frontières, quels que soient le lieu d'origine et la destination finale du bois.

Décret 1800-83 du 1er septembre 1983.
Ce décret est le résultat d'une partie des mesures qui ont été discutées à l'occasion du colloque-consultation tenu les 31 mai et 1er juin 1982.

Les mesures suivantes y figurent:

1° les types de transport non couverts par l'Ordonnance générale sur le camionnage;

2° une définition des mots "manufacturier," "voiturage" et "transport pour compte propre;"

3° le permis à contrat accorde le retour automatique au point de départ des marchandises refusées, avariés ou endommagées;

4° les nouveaux permis à contrat ne pourront plus être transférés et les anciens ne le seront plus après le 31 mars 1990;

5° une personne physique propriétaire ou locataire à long terme d'un tracteur peut obtenir selon certaines conditions le droit de remorquage "dans le privé;"

6° l'introduction d'un nouveau permis par contrat pour un manufacturier;

7° le remorquage pour compte d'autrui se fera via le permis de voiturage;

8° des assouplissements touchent les permis de rayon, de route et de route restreinte;

9° les articles jugés désuets, inappliqués et inapplicables ont été supprimés de l'Ordonnance.

1984

Décret 1604-84 du 4 juillet 1984.

Le décret précise que l'Ordonnance générale sur le camionnage ne s'applique pas au transport de fleurs à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. De plus, il est maintenant mentionné dans quelles conditions un permis est prescrit pour effectuer un transport d'animaux vivants.

Cette deuxième mesure entrera en vigueur le 1er janvier 1985.

CONCLUSION

Afin de permettre aux transporteurs de s'adapter, l'approche du Québec est axée sur une méthode évolutive. Après plus de trente ans, la réglementation ne peut subir de changements majeurs sans qu'il y ait un risque de perturbation. Ainsi, le processus de consultation constant devrait amener les intervenants à suggérer des solutions réalistes, pragmatiques et applicables. Il va de soi que la simplification de la réglementation sera poursuivie au cours des prochains mois à la lumière des indications de l'industrie et des impératifs de la conjoncture.

De nouveaux aménagements restent donc à faire mais ils ne le seront que s'il y a une volonté collective de changement. Les premières expériences de concertation ont mis en évidence que des habitudes se sont incrustées au sein de l'industrie et se traduisent parfois par de la résistance au changement. Un climat propice aux discussions doit être maintenu pour que le Québec ne reste pas en marge des réformes qui se font également dans les juridictions voisines.

Le dialogue amorcé vise, à court terme, à rapprocher l'offre et la demande de transport pour rendre nos produits plus concurrentiels sur les marchés. D'une part, les transporteurs publics sont à développer une stratégie de commercialisation pour répondre encore mieux aux besoins des expéditeurs québécois. D'autre part, ces derniers ont certainement avantage à utiliser les services mis à leur disposition ou à réévaluer leur distribution physique de marchandises avec les ouvertures que l'Ordonnance générale offre maintenant.

Le chapitre II fait ressortir la complexité du présent système de permis qui engendre, il va sans dire, encore beaucoup de contraintes opérationnelles. A moyen terme, les efforts porteront sur le contrôle de l'accès au marché, la preuve d'obtention d'un permis et le système tarifaire. A long terme, d'ici un an ou deux, la structure des permis doit être réévaluée pour simplifier, si possible, la segmentation qui rend à toutes fins utiles le contrôle difficile, voire même impossible dans certains cas, à moins d'être un spécialiste en droit du transport.

Quant au contrôle routier, il vient de faire l'objet d'une réorganisation. Pour le moment je précise que la Sûreté du Québec a reçu le ler mars 1984 le mandat de faire l'application de nos lois et règlements de Transport. Un comité comprenant des représentants du ministère des Transports, de la Commission des transports, de la Régie de l'assurance automobile et de la Sûreté du Québec veillera à établir les priorités et les méthodes de contrôle à implanter.

Les adresses utiles

- concernant les règlements de transport routier des marchandises et les équipements:

La Direction du transport routier des marchandises
Ministère des Transports du Québec
700 est boul. St-Cyrille
22e étage
Québec
G1R 5H1

- concernant les permis:

La Commission des transports du Québec
585 boul. Charest est
Québec
G1K 7W5

ou

La Commission des transports du Québec
505 rue Sherbrooke est
Montréal
H2L 1K2

- concernant l'immatriculation des véhicules

La Régie de l'assurance-automobile du Québec
1134 chemin Saint-Louis
Québec
G1S 1E5

ou

La Régie de l'assurance automobile du Québec
2 Place Desjardins
Montréal
H5B 1B3

ANNEXE la loi no 5 (EXTRAITS)

L'Assemblée nationale a sanctionné le 18 juin 1981 la loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives. Cette loi modifie, particulièrement, les pouvoirs de la Commission des transports du Québec, introduit la notion de dépôt en matière tarifaire et augmente les pénalités résultant des offences à la Loi sur les transports et à ses règlements. Les notes explicatives précédant le texte législatif mentionnent que le projet de loi a pour objet les modifications suivantes:

il permet au gouvernement de confier à la Commission des transports des responsabilités accrues dans le domaine du camionnage en vrac et il lui permet également de mettre en place une procédure de dépôt de tarifs;

il révise l'organisation et le fonctionnement de la Commission des transports. Ainsi, il prévoit qu'un membre seul peut siéger en audience publique et permet à un commissaire-enquêteur de recueillir des témoignages;

le projet de loi établit un mécanisme interne de révision des décisions de la Commission et il réintroduit l'appel des décisions de la Commission à la Cour d'appel du Québec;

le projet comporte une mise à jour des diverses pénalités ainsi que la mise en place d'un mécanisme qui permet à la Commission de retirer les permis et d'ordonner le retrait de la plaque et du certificat d'immatriculation de tout véhicule servant à un transport illégal;

le projet de loi modifie enfin les dispositions qui régissent les organismes régionaux de transport en commun pour permettre au gouvernement de soustraire ces organismes de l'application totale ou partielle des règlements adoptés en vertu de la Loi sur les transports.

Le présent sujet est divisé en deux parties afin de bien en cerner les objectifs. D'abord, je fais ressortir les mesures qui ont une incidence sur le transport routier des marchandises générales sauf celles déjà intégrées au chapitre sur le transfert des permis, et ensuite, j'aborde les dispositions importantes touchant l'administration de la Commission des transports. Pour éviter de reprendre tout le texte législatif, seules les grandes lignes de la loi no 5 sont détachées de leur forme originale.

Les mesures suivantes apportent de nouveaux éléments notamment pour le transport des marchandises générales:

1. La Commission peut de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, fixer des taux et des tarifs, lesquels peuvent comporter un minimum, soit un maximum, soit un minimum et un maximum;

2. la Commission peut de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, maintenir, modifier ou révoquer, en tout ou en partie, les taux et les tarifs déposés, lesquels peuvent comporter soit un minimum, soit un maximum, soit un minimum et un maximum;

3. lorsqu'une demande de fixation de taux ou de tarifs a été faite à la Commission ou qu'un taux ou un tarif y a été déposé et que le requérant ou celui auquel il est applicable s'en désiste en tout ou en partie après le début d'une audience publique, la Commission peut, malgré ce désistement, poursuivre l'audience et fixer des taux et des tarifs ou, le cas échéant, les maintenir, les modifier ou les révoquer;

4. un transporteur ne peut réclamer une rémunération pour laquelle existe un taux ou un tarif qui lui est applicable que conformément à ce taux ou à ce tarif.

   En l'absence d'un taux ou d'un tarif applicable pour un service donné, un transporteur ne peut réclamer une rémunération pour laquelle existent des normes de taux et de tarifs décrétées par règlement que conformément à ces normes;

5. quiconque enfreint l'une des dispositions de la loi ou des règlements ou ordonnances pour laquelle une pénalité n'est pas autrement prévue ou refuse de se conformer à un ordre donné en vertu de cette loi, de ces règlements ou de ces ordonnances, ou fait sciemment une fausse déclaration relativement à une affaire devant la Commission, commet une infraction et est passible, sur poursuite sommaire, en outre du paiement des frais, pour chaque jour ou partie de jour que dure l'infraction, d'une amende d'au moins 50$ et d'au plus 500$, lorsqu'il s'agit d'une personne physique, et d'au moins 50$ et d'au plus 1 000$, lorsqu'il s'agit d'une personne morale, pour la première infraction, et d'au moins 200$ et d'au plus 1 000$, lorsqu'il s'agit d'une personne physique, et d'au moins 800$ et d'au plus 5 000$, lorsqu'il s'agit d'une personne morale, pour chaque infraction subséquente dans les deux ans qui suivent la commission d'une infraction;

6. quiconque agit en qualité de transporteur pour compte d'autrui ou tout transporteur autorisé qui n'exploite pas son permis selon sa teneur, commet une infraction et est passible, sur poursuite sommaire, en outre du paiement des frais, pour chaque jour ou partie de jour que dure l'infraction, d'une amende d'au moins 100$ et d'au plus 500$, lorsqu'il s'agit d'une personne physique, et d'au moins 300$ et d'au plus 1 000$, lorsqu'il s'agit d'une personne morale, pour la première infraction, et d'au moins 500$ et d'au plus 1 000$, lorsqu'il s'agit d'une personne physique, et d'au moins 1 000$ et d'au plus 5 000$, lorsqu'il s'agit d'une personne morale, pour chaque infraction subséquente dans les deux ans qui suivent la commission d'une infraction;

7. une personne qui conseille, encourage ou incite une autre personne à faire quelque chose qui constitue une infraction à la présente loi, à un règlement ou à une ordonnance, ou qui accomplit ou omet d'accomplir quelque chose ayant pour effet d'aider une autre personne à commettre une infraction est partie à cette infraction que le contrevenant ait été ou non poursuivi ou déclaré coupable.

Une poursuite pénale ne peut toutefois être maintenue si le prévenu démontre qu'il était de bonne foi ou qu'il a fait preuve de diligence raisonnable en prenant toutes les précautions nécessaires pour s'assurer du respect de la présente loi, d'un règlement ou d'une ordonnance;

8. dans toute poursuite pour une infraction à la présente loi, aux règlements ou aux ordonnances, un service est réputé rémunéré, sauf preuve contraire;

9. lorsque la présente loi prescrit l'obligation de détenir un permis ou celle d'obtenir une autorisation de la Commission, il incombe au défendeur de démontrer qu'il est titulaire de ce permis ou qu'il a obtenu cette autorisation;

10. un agent de la paix peut, sans mandat,

a) entrer et perquisitionner dans tout véhicule et ouvrir ou faire ouvrir tout réceptacle s'il a un motif raisonnable de croire que le véhicule sert ou a servi à commettre une infraction à la présente loi, aux règlements ou aux ordonnances;

b) saisir tout véhicule lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'il sert ou a servi à commettre une infraction à la présente loi, aux règlements ou aux ordonnances et que le transporteur qui se sert ou s'est servi de ce véhicule peut se soustraire à la justice, jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec ou sans cautionnement;

c) saisir tout véhicule lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'il sert ou a servi à effectuer du transport rémunéré sans permis ou à étendre un service autorisé par un permis, jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec cautionnement. L'agent qui a ainsi saisi un véhicule en a la garde jusqu'à ce qu'un tribunal compétent en ait prononcé la confiscation ou en ait ordonné la remise à son propriétaire.*

* ce paragraphe est entré en vigueur le 1er janvier 1984.

Le décret 148-82 du 20 janvier 1982 concernant le règlement sur les tarifs, les taux et les coûts est une des conséquences découlant des changements à la Loi sur les transports. Les informations supplémentaires sont contenues au chapître IV.

Le nouveau système de pénalités s'applique présentement et s'est appliqué aux infractions commises après le 1er septembre 1981. L'item 7, relatif à un expéditeur ou un tiersqui est partie à une infraction, a été utilisé à quelques reprises jusqu'à maintenant dans des cas de transport général.

Depuis l'entrée en vigueur de l'article permettant la saisie d'un véhicule soupçonné de faire du transport illégal, la Sûreté du Québec l'a mis en application à plusieurs reprises. Les premiers résultats laissent croire que cette mesure devrait être dissuasive.

L'administration de la Commission est, entre autres, modifié par les dispositions suivantes:

1. La Commission est formée de quatorze membres, dont un président et deux vice-présidents, nommés pour une période d'au plus cinq ans par le gouvernement qui fixe leur traitement et leurs autres conditions de travail;

2. la Commission siège en cinq divisions, soit en assemblée plénière, en audience publique, en séance, en pratique ou en révision;

3. une décision de la Commission devient exécutoire trente jours après sa publication intégrale ou sous forme de résumé au Bulletin de la Commission;

4. la Commission peut, en assemblée plénière et dans le cadre des règlements, énoncer des principes en vue de la gouverne de ses affaires. Elle peut aussi, par énoncé de principe, en l'absence de règlements, déterminer le cadre d'exercice des pouvoirs prévus par la loi;

5. la Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou d'une personne intéressée, modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur lorsque celui-ci:

a) a été déclaré coupable d'une infraction à la présente loi, aux règlements ou aux ordonnances ou a été déclaré coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation de son moyen ou de son système de transport;

b) supprime, réduit ou étend, sans autorisation préalable de la Commission, les services que son permis l'autorise à fournir; ou

c) ne fournit pas un service de la qualité à laquelle le public est en droit de s'attendre eu égard aux circonstances.

Dans les cas visés dans le premier alinéa, la Commission peut aussi ordonner à la Régie de l'assurance automobile du Québec de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de tout véhicule utilisé par le détenteur de permis en violation de la présente loi, d'un règlement ou d'une ordonnance.

La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, ordonner à la Régie de l'assurance automobile du Québec de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de tout véhicule utilisé par un non-détenteur de permis lorsque ce véhicule a été utilisé en violation de la présente loi, d'un règlement ou d'une ordonnance.

6. la Commission ne peut exercer le pouvoir prévu à 5° à moins que le contrevenant n'ait été assigné à comparaître devant elle par sommation pour entendre la preuve des faits qui lui sont reprochés et faire valoir les moyens de défense qu'il peut avoir, et n'ait été entendu ou n'ait fait défaut de comparaître.

Les articles 16, 17 et 18 de la Loi sur les poursuites sommaires (L.R.Q., chapitre P-15) s'appliquent, en faisant les adaptations nécessaires, à toute sommation prévue par le présent article.

7. l'administrateur de la Commission publie à la fréquence et selon les conditions et modalités prévues par règlement du gouvernement, un bulletin appelé Bulletin de la Commission.

Le Bulletin de la Commission contient notamment les avis juridiques prescrits par la présente loi et les règlements, les décisions rendues par la Commission ou leur résumé et, le cas échéant, les formules prescrites par le président ainsi que les demandes adressées à la Commission ou leur résumé.

8. dans l'exercice de ses pouvoirs, la Commission ou une personne désignée généralement ou spécialement par le président ou l'un des vice-présidents peut enquêter sur toute matière de sa compétence;

9. les décisions de la Commission sont susceptibles d'appel à la Cour d'appel, avec la permission d'un juge de cette cour, lorsqu'il s'agit d'une question de compétence ou de droit qui, suivant l'opinion de ce juge, devrait être soumise à la Cour d'appel;

10. toute partie, tout intervenant ou le Procureur général peut en appeler d'une décision de la Commission. Le Procureur général peut, d'office et sans avis, participer à l'audition comme s'il y était partie.

La nouvelle structure de la Commission est opérationnelle depuis le 22 janvier 1982. Tous les autres pouvoirs prévus à son organisation font maintenant partie de son administration quotidienne. Jusqu'à maintenant les items 5° et 6° ont servi de mesures de dissuasion; de plus un certain nombre de transporteurs ont vu leur permis suspendu avec ou sans retrait de la plaque et du certificat d'immatriculation de quelques véhicules. Pour assurer la réalisation des objectifs de la Loi no 5, le décret 147-82 du 20 janvier 1982 a permis l'introduction d'un nouveau règlement concernant "Les Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec".